REPORTAGES SPÉCIAUX

SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Hiver-printemps 2004 vol. 14, nº 1

Recherche et sauvetage dans les parcs nationaux du Canada

Dern… sur …

Inscrivez-vous … d'alerte par courriel … SARSCÈNE en ligne … www.snrs.gc.ca

Secrétariat national Recherche et sauvetage
National Search and Rescue Secretariat
Canada

CANADA POSTES POST CANADA
Publications Mail / Poste-publications
40559507

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

Nouvelles 1
Activités à venir 4

Article vedette

Recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada 5

Profils de R-S

L'Unité marine du service de police de la région de Peel brise la glace 7
En mémoire d'un héro — Hommage à Al Banky 15

Balises de détresse

Questions fréquentes sur l'enregistrement des balises de détresse 8

Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S

Radios mobiles à réseau partagé 10
Radiométéo 10
Formation conjointe : policiers et bénévoles 11
SAR COP 11
DogSpeak 12

Technologie de R-S

Un nouveau système modernise la coordination des missions 13

Compte rendu de livre

Auxilio Semper — La Garde côtière canadienne de 1962 à 2002 14

R-S par air

Comprendre les dangers du givrage d'aéronef 16

SAR SCÈNE

Publié par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Traduction, révision et lecture d'épreuve par ALTER EGO TRADUCTEURS Inc.

ALTER EGO

Les faits et les opinions qui paraissent dans SAR*SCÈNE* sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture offerte par Parcs Canada

Rédactrice : Lori MacKay
Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Conception graphique additionnelle : Patrick Ciavaglia

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Tél. : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web : www.snrs.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 40559507
ISSN 1183-5036
La revue SAR*SCÈNE* est accessible en ligne au *www.snrs.gc.ca* sous l'onglet SAR*SCÈNE*.

Un caporal de la GRC reçoit la médaille du service méritoire

Le caporal Dwayne Jennings, de Vancouver (Colombie-Britannique), peut ajouter une autre médaille à sa collection.

En décembre 2003, la Gouverneure générale Adrienne Clarkson a remis au cpl Jennings, pilote d'hélicoptère à la GRC, la médaille du service méritoire pour avoir secouru une équipe de policiers en détresse en novembre 2001.

Le pilote d'hélicoptère a transporté une équipe de R-S sur le contrefort montagneux où ses collègues étaient prisonniers. Malgré des conditions météo très défavorables, le cpl Jennings a réussi à poser l'hélicoptère sur la pointe d'un des patins, à trois reprises, afin de décharger le matériel et le personnel de R-S allant à la rescousse des policiers en détresse.

Le cpl Jennings a reçu deux autres distinctions pour ses efforts en matière de sauvetage : la Mention élogieuse du commissaire de la GRC en février 2002 ainsi que le Prix d'excellence du Conseil du Trésor en juin 2003.

Le 444e Escadron reçoit le trophée Mynarski 2003

En juillet 2002, l'équipage de sauvetage 475 du 444e Escadron est intervenu à la suite de l'écrasement d'un hélicoptère Griffon des Forces canadiennes, au nord de Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador). Malgré la luminosité décroissante, les conditions météo se détériorant et un niveau de carburant à la baisse, l'équipage 475 a réussi à sauver un des membres de l'équipage du Griffon gravement blessé.

Le trophée Mynarski souligne le professionnalisme, la détermination et la bravoure dont a fait preuve l'équipe face à cette situation difficile. Ce trophée, le plus important au Canada dans le domaine de la R-S par air, a été créé en mémoire de l'officier marinier Andrew Charles Mynarski, du 419e Escadron, honoré de la Croix de Victoria de façon posthume après avoir tenté de secourir un mitrailleur de bord d'un bombardier Lancaster en flammes.

Le piratage des signaux satellite interfère avec les signaux des balises de détresse

Le piratage des cartes vidéo de récepteurs satellites télé cause des interférences avec les récepteurs satellites utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage.

Les cartes vidéo captent le signal satellite permettant à l'utilisateur de regarder les canaux de télévision transmis par satellite. Les utilisateurs en règle de service satellite ne captent que les canaux pour lesquels ils paient. Si vous ne payez pas pour recevoir le canal voyages, par exemple, vous n'en recevrez pas le signal satellite.

Ceux qui, par contre, ne paient pas le service satellite et programment leur carte par ordinateur, reçoivent tous les signaux envoyés par satellite et peuvent regarder tous les canaux.

Le Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) de Trenton (Ontario) a constaté ce problème à la fin de l'année 2001, en remarquant des interférences avec les signaux des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) utilisés à bord des aéronefs. Il est devenu clair, dès le début de l'année 2002, que le problème était plus grave qu'on ne l'avait d'abord imaginé.

Les émetteurs d'urgence envoient un signal de balise lors de l'écrasement d'un aéronef. À cause des signaux transmis par des cartes vidéo piratées, les responsables en matière de R-S ont pu croire à l'écrasement d'aéronef sans qu'il y ait eu d'accident.

Lorsqu'une balise transmet un signal de détresse, ce dernier est capté par l'un des satellites en orbite qui à son tour transmet la position de la balise aux autorités compétentes.

Bien que le CCCM puisse habituellement distinguer les signaux

d'interférence des véritables signaux de détresse, le véritable danger vient du signal transmis par la carte vidéo piratée. Ces faux signaux peuvent masquer les véritables signaux de détresse et nuire aux opérations de R-S.

Un appui municipal améliore la RSS en Alberta

Un programme spécial de subvention du gouvernement de l'Alberta fournira 150 000 $ pour la formation en recherche et sauvetage au sol (RSS) dans des petites et moyennes collectivités de 20 000 habitants ou moins. Ces fonds proviennent d'une subvention de 500 000 $ offerte par le Programme municipal de commandites. Ils pourront servir à mettre sur pied des ateliers, des séminaires, des exercices et des simulations de catastrophes. L'Alberta a instauré le Programme municipal de commandites en 1998 pour veiller à la qualité des services de sécurité publique partout dans la province.

Des balises de détresse en exposition à Montréal

Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada a contribué à la mise sur pied d'une exposition au Centre des sciences de Montréal, en janvier dernier, sur les émetteurs de localisation d'urgence et les balises de localisation personnelle.

Howard Posluns, chef de la Technologie avancée au CDT, était présent lors de l'inauguration de l'exposition pour parler des balises de détresse et de leur rôle en R-S. L'exposition, qui durera environ trois ans, s'adresse principalement aux jeunes.

Un corps de pompiers s'exerce au sauvetage maritime hivernal et au sauvetage sur glace

par Robert Lynch

L'équipe terrestre de sauvetage en eau froide du corps de sapeurs-pompiers volontaires de Harbour Grace a procédé à la tenue de son exercice d'hiver un soir de la mi-février 2003.

Photo offerte par Robert Lynch

Membres du corps de sapeurs-pompiers utilisant la plate-forme Rescue Alive.

Les conditions se prêtaient parfaitement aux scénarios de sauvetage et aux techniques d'entrée dans la glace brisée. L'aire d'accès à l'eau de la marina était assez gelée pour qu'on puisse y marcher et, une fois sur la glace, on a pu avoir accès à une section d'eau libre sous une passerelle de bois. L'ouverture dans la glace était assez grande pour qu'on puisse y effectuer des exercices à l'aide du matériel *Rescue Alive*.

Quatre membres de l'équipe, vêtus de combinaison étanches et munis de couteaux, de pics à glace, de lampes de poche, de lampes stroboscopiques, de filins de sécurité et de lunettes protectrices, se sont exercés dans l'eau glacée à l'aide de la plate-forme *Rescue Alive* tandis que huit autres membres de l'équipe ont joué le rôle d'assistants à terre et d'agents de sécurité.

Les scénarios élaborés par le chef d'équipe Bill Ryan exigeaient que les équipes transportent la plate-forme *Rescue Alive* sur la surface glacée, entrent dans l'eau et y complètent le sauvetage des victimes.

L'exercice a mis l'accent sur la précision des signaux manuels, permettant d'éviter plusieurs problèmes. Les membres de l'équipe ont fait la démonstration de l'entrée dans l'eau à partir du rivage glacé et dans la glace brisée. L'équipe a également revu les pratiques exemplaires et celles à éviter pour l'utilisation de la plate-forme *Rescue Alive*.

Robert Lynch est pompier volontaire au sein du corps de sapeurs-pompiers de Harbour Grace depuis 16 ans.

Erratum :

Le nouveau Répertoire national des services d'urgence a 136 pages, et non 36 tel qu'il a été indiqué dans le dernier numéro de SARSCÈNE.

Erratum :

L'article « Comment le chasseur peut aider ou nuire à la R-S » publié dans l'édition printemps/été 2003 de SARSCÈNE (volume 13, n° 2) mentionnait qu'il n'y avait pas eu de recherche pour un chasseur disparu depuis sept ou huit ans. Cependant, selon Keith Crosland, contrôleur de la zone ouest de l'Organisation de mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse et coordonnateur provincial de la RSS, de 1999 à 2003 on dénombre 29 cas de recherche de chasseurs disparus.

Projets du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S approuvés pour 2004-2005

Les projets 2004-2005 du FNI comprennent entre autres la mise sur pied d'une structure multi-instances de commandement des interventions de RSS, un nouveau programme de formation des bénévoles en R-S maritime à l'aide d'un simulateur marin, une formation sur la sortie d'hélicoptère en vol stationnaire, un exercice de sauvetage en milieu sauvage ainsi qu'un projet de sensibilisation publique à la sécurité relative aux avalanches.

L'honorable David Pratt, ministre principal de la recherche et du sauvetage, a annoncé ces projets en février 2004.

Le Fonds, avec un budget annuel de 8,1 millions de dollars, appuie les projets qui contribuent à l'amélioration des activités de R-S en mer, par air et au sol au Canada. Depuis 1988, le Fonds a investi 130 millions de dollars dans plus de 700 projets.

Une torche de sauvetage au laser s'avère un outil pratique pour la R-S

Un nouveau dispositif de signalisation portatif peut aider les sauveteurs à retrouver les victimes plus rapidement, particulièrement dans des conditions et des régions où la luminosité est faible.

La torche de sauvetage au laser a été mise à l'épreuve en août 2003 à Calgary (Alberta), lorsque l'Unité des services aériens des Services de police de Calgary l'a utilisée pour la recherche de quatre rafteurs qui étaient en retard.

Les équipes de sauvetage ont pu repérer les victimes et en transporter deux vers un endroit sécuritaire.

On a ensuite remis la torche de sauvetage au laser aux deux derniers rafteurs afin que l'équipe aérienne puisse les repérer au retour.

Dans ce cas, le laser s'est révélé d'une grande efficacité en tant que repère et dispositif de signalisation.

La torche de sauvetage au laser peut être vue à une distance de 32 kilomètres le soir, et jusqu'à 4,8 kilomètres le jour.

Elle est à l'épreuve de l'eau jusqu'à une profondeur de 24 mètres et peut fonctionner pendant 15 heures à l'aide de deux piles remplaçables.

Non seulement peut-on la voir de loin, mais elle peut traverser la fumée et le brouillard. Pour en savoir davantage sur cet outil, visitez le *www.concordeaerosales.com/signal/laserflare.html*

Un canoteur est sauvé aux États-Unis grâce à une balise de localisation personnelle (BLP)

Une nouvelle ère dans l'utilisation des balises de localisation personnelle (BLP) s'est ouverte aux États-Unis en novembre 2003. Carl Skalak de Cleveland (Ohio) est la première personne à être secourue à l'aide d'une BLP à l'extérieur de l'Alaska depuis que cette technologie a été approuvée pour utilisation aux États-Unis en juillet 2003.

Avant juillet, les BLP étaient seulement utilisées en Alaska dans le cadre d'un programme d'essai afin d'évaluer leur utilité dans le domaine de la R-S.

Au cours d'un voyage de canot en solitaire dans les monts Adirondack du nord de l'état de New York, M. Skalak, âgé de 55 ans, a perdu sa route dans

Candidatures de groupes ou de personnes pour un prix de R-S

Les mises en candidatures se terminent le 31 mai 2004.

Mis sur pied en 1995, le programme de prix du SNRS vise à reconnaître le travail remarquable des fournisseurs et des organismes de R-S et à sensibiliser la population aux efforts dans le domaine de la R-S partout au Canada.

Le Prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage souligne la contribution exceptionnelle d'une personne ou d'un organisme à la R-S au Canada. Les Certificats de mérite sont remis aux personnes ou aux organismes ayant fait d'importantes contributions en matière de R-S.

Les renseignements et formulaires pour la mise en candidature sont disponibles au www.snrs.gc.ca.

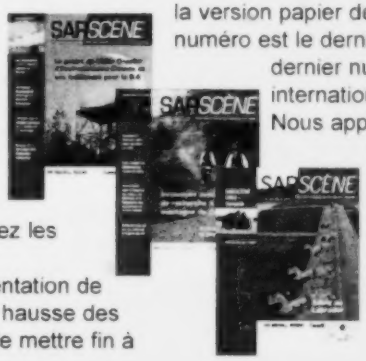
Cliquez sur l'onglet **Prix** du menu de gauche ou téléphonez au 1 800 727-9414. Les prix seront remis le 16 octobre, à l'occasion du congrès SAR*SCÈNE* 2004 à Calgary (Alberta). ■

Inscrivez-vous au système d'alerte en ligne de SAR*SCÈNE*

La revue SAR*SCÈNE* lance son nouveau système d'alerte destiné à avertir les abonnés, par courriel, de la sortie en ligne de son dernier numéro. De cette façon, impossible de rater un numéro!

Pour vous abonner au système d'alerte, rendez-vous au *www.snrs.gc.ca/site/ss/index_f.asp* et suivez les instructions.

L'utilisation croissante d'Internet, l'augmentation de la popularité des magazines en ligne et la hausse des frais d'édition ont contribué à la décision de mettre fin à la version papier de la revue SAR*SCÈNE*. Ce numéro est le dernier offert aux abonnés canadiens. Le dernier numéro offert aux abonnés internationaux était celui de janvier 2004.



Nous apprécions votre soutien continu à la revue SAR*SCÈNE* en ligne et vous invitons à nous offrir vos suggestions d'articles touchant un vaste éventail de sujets d'intérêt pour le milieu de la recherche et du sauvetage. ■

des conditions météorologiques glaciales et a activé sa BLP. Puisqu'il avait préalablement procédé à l'enregistrement de cette dernière, on a pu confirmer son emplacement et enclencher rapidement une opération de sauvetage. Sans la balise, la vie de M. Skalak aurait pu être en danger s'il avait été victime d'hypothermie, s'il avait manqué de vivres ou s'il s'était trop éloigné de son campement et, par le fait même, de tout espoir d'être secouru.

Nouveau financement pour les opérations de R-S au Nunavik

Les nouveaux fonds affectés aux opérations de R-S au Nunavik permettront d'améliorer les ressources isponibles et d'aider les groupes locaux lors de recherches futures.

nveloppe de 1,5 million de dollars octroyée par le gouvernement régional permettra l'achat de matériel spécialisé, conçu pour la R-S dans le Nord.

À cause de l'éloignement, la R-S dans le Nord est profondément différente de celle effectuée dans le sud du pays. De plus, les ressources sont limitées et les conditions météorologiques peuvent être extrêmement défavorables.

Le matériel spécialement conçu pour les besoins en matière de R-S dans le Nord canadien améliorera la capacité d'intervention des groupes locaux lors d'incidents de R-S et diminuera par le fait même leur dépendance de l'aide extérieure.

Nouvelle formation autodidactique en ligne

Intitulé « Introduction aux équipes d'intervention communautaire », ce nouveau cours s'adresse aux personnes voulant se joindre à des équipes d'intervention communautaire d'urgence (EICU) aussi bien qu'aux membres faisant déjà partie d'une équipe et qui éprouvent le désir de se perfectionner.

Constitué de six modules, il aborde les sujets suivants : introduction aux EICU, sécurité incendie, matières dangereuses et incidents terroristes, interventions de médecine de catastrophe, recherche et sauvetage. Le Bureau de formation autodidactique remet un certificat aux personnes ayant réussi le cours, d'une durée de six à huit heures. Pour plus de renseignements, consulter le site Web : *http://training.fema.gov/emiweb/IS/is317.asp*

Transfert de programme à Transports Canada finalisé

John Adams, commissaire de la Garde côtière canadienne, a annoncé le transfert officiel de l'élaboration de toutes les politiques de sécurité nautique à Transports Canada.

Font partie du transfert : le Bureau de la sécurité nautique, le Programme de protection des eaux navigables, la composante politique du Programme de protection de l'environnement et la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Ce changement permettra aux marins de s'adresser à un seul et même endroit pour obtenir des renseignements concernant les politiques de la navigation maritime et tout autre sujet connexe.

Répertoire interactif des organismes canadiens de recherche et de sauvetage

Nous vous rappelons que vous devez effectuer la mise à jour des renseignements concernant votre organisme contenus dans le répertoire en titre.

Les organismes de R-S disposent d'un accès direct à la base de données pour y modifier, mettre à jour, effacer des renseignements ou y inscrire de nouvelles entrées.

Décès d'un agent de la Gendarmerie royale du Canada (GRC)

Le caporal de la GRC James Galloway est décédé tragiquement à la fin de février 2004, alors qu'il intervenait dans une querelle de ménage, près d'Edmonton.

Une perte tragique pour la collectivité de recherche et de sauvetage, le cpl Galloway laisse le souvenir de son dévouement à la R-S au sol et de son leadership au sein de l'Association civile des chiens de recherche et de sauvetage de la GRC.

Ann Odgers, une bénévole de l'Association civile de recherche et sauvetage aériens (Ontario), dit du cpl Galloway « qu'il représentait l'idéal d'un intervenant en R-S. Il vivait — et est mort — en vertu de sa devise : Pour que les autres vivent. Il était un partisan aussi rare qu'enthousiaste du bénévolat. »

Ses collègues l'ont honoré en 2002, alors qu'il recevait le Certificat de mérite du SNRS pour des projets de recherche et de sauvetage. Le cpl Galloway nous manquera beaucoup.

« La mort de Jim est une grande tragédie pour sa famille, ses collègues policiers, tous les maîtres-chiens et la collectivité de la R-S », a ajouté M^me^ Odgers. ■

Photo de Peter Bax

Pendant qu'elle escortait le NCSM HAIDA, vers la fin d'août dernier, l'équipe de sauvetage de Hamilton, Unite 161, District 2, a dû entrer en action après avoir reçu un appel de détresse par radio. Un bateau était en feu dans le havre de Hamilton. La Garde côtière auxiliaire canadienne et l'Unité marine de la police de Hamilton ont également répondu à l'appel. Personne n'a été blessé, mais le bateau a subi des dommages importants.

Activités à venir

Sommet international sur le nautisme et la sécurité nautique
Du 18 au 21 avril 2004 à Panama City (Floride)
www.safeboatingcouncil.org/summit/summitmain.htm

16e Séminaire annuel sur la sécurité aérienne au Canada (organisé par Transports Canada)
Du 19 au 21 avril 2004 à Toronto (Ontario)
www.tc.gc.ca/CivilAviation/SystemSafety/CASS/2004/menu.htm

Journée de la R-S en Alberta
1er mai 2004
www.sarablerta.org

Semaine de la protection civile
Du 2 au 8 mai 2004 partout au Canada
www.semainedelaprotectioncivile.ca/about_f.shtml

Washington State Search and Rescue Conference
Du 21 au 23 mai 2004 au Cascade Peaks Resort and Campground de Randle (Washington)
www.co.lewis.wa.us/Sheriff/sarconference.htm

Semaine nationale de la sécurité nautique
Du 22 au 28 mai 2004
www.safeboatingcampaign.com/

Conférence hydrographique du Canada
Du 24 au 27 mai 2004 à Ottawa (Ontario)
www.chc2004.com/index_x.php?lang=fr

National Association for Search and Rescue (NASAR) SAR 04 Conference
Du 2 au 5 juin 2004 à Lansdowne (Virginie)
www.nasar.org/?s=news&id=66&c=2

Mountain Rescue Association 2004 Conference
Du 18 au 20 juin 2004 à Anchorage (Alaska)
www.amrg.org/MRA_04/default.htm

14e Conférence mondiale sur la gestion des catastrophes
Du 20 au 23 juin 2004 à Toronto (Ontario)
www.wcdm.org/wcdm_home.html

International Conference on Storms: *Storms Science to Disaster Mitigation*
Du 5 au 9 juillet 2004 à Brisbane (Australie)
www.stormsconf.org.au/

United States Coast Guard Auxiliary's 2004 National Conference (NACON)
Du 2 au 4 septembre 2004 à Costa Mesa (Californie)
Courriel : *kbauxin@aug.com*

International Snow Science Workshop 2004
Du 19 au 24 septembre 2004 à Jackson Hole (Wyoming)
www.issworkshop.org/

SAREX national 2004
Du 20 au 25 septembre à Comox (C.-B.)

Symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique
Du 23 au 26 septembre 2004 à Whistler (C.-B.)
www.csbc.ca/html/AnnualConference.html

SARSCÈNE 2004
Du 13 au 16 octobre à Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca ou téléphonez au 1 800 727-9414

Compétition internationale de R-S
Du 4 au 7 novembre 2004 à Portsmouth (Virginie)
http://teamcoastguard.org/2003/SAR/A031001/isar2004.htm

Vous souhaitez partager vos connaissances en R-S ?

Pourquoi ne pas donner une conférence !

Pour plus de renseignements et pour consulter la liste des sujets, visitez le *www.nss.gc.ca/site/ss/workshop/2004/presentationsn_f.asp*. La date limite pour soumettre une proposition est le 30 avril 2004.

Améliorer la recherche et le sauvetage dans les parcs nationaux du Canada

Des participants à un exercice sur table du même genre, tenu à Smith Falls (Ontario) par Parcs Canada, discutent des conséquences de l'effondrement d'un barrage sur la rivière Tay.

En décembre 2003, la recherche d'un gardien de rennes dans la région d'Inuvik (Territoires du Nord-Ouest), s'apparentant à une récente simulation de recherche, a démontré l'importance d'une approche intégrée à la R-S.

Après avoir lancé les recherches, la GRC a communiqué avec Ron Larsen, chef des opérations de l'unité de gestion de l'Arctique ouest de Parcs Canada, afin de lui confier la gestion des recherches.

Pendant quatre jours, M. Larsen a géré les recherches à l'aide d'un éventail de ressources régionales, telles que les brigadiers, les gardes de parc, les membres de la famille, les comités locaux de chasseurs et trappeurs, un représentant du ministère des Pêches et Océans et la GRC.

M. Larsen et son équipe ont éventuellement trouvé la motoneige du gardien disparu, mais ont dû suspendre les recherches à cause du blizzard, afin de ne pas mettre en péril la sécurité des chercheurs.

Des recherches bien gérées

On a tenu une séance de compte rendu après l'incident, afin de discuter de ce qui s'était passé durant les recherches. Selon M. Larsen, malgré le fait que l'équipe n'ait pas réussi à retrouver la personne disparue, tous les participants aux recherches ont l'impression d'avoir fait tout ce qu'il était possible de faire compte tenu des circonstances.

Les participants ont senti que les recherches étaient bien gérées et effectuées dans un esprit de collaboration — ce que M. Larsen attribue à l'exercice sur table dirigé par Parcs Canada à Inuvik en septembre dernier.

L'exercice sur table d'Inuvik faisait partie d'une série d'exercices dirigés par Parcs Canada afin de réunir différents groupes et organismes qui auraient à travailler en collaboration en cas d'urgence, y compris lors d'incidents de R-S.

Rencontre des représentants locaux

Le scénario en question commençait au parc national d'Ivvavik, où un groupe de kayakistes accusait un retard de 48 heures après un voyage de 500 km.

Les participants ont travaillé à l'aide du scénario de recherches et discuté comment chacun d'entre eux remplirait son rôle.

Selon M. Larsen, l'exercice s'est avéré utile puisqu'il a réuni des représentants locaux de divers groupes et organismes, leur permettant d'en apprendre davantage sur chacun.

« En réunissant ce groupe pour une rencontre en personne, nous avons

Située juste au-dessus du cercle arctique, Inuvik compte 56 jours d'été où le soleil ne se couche pas et 30 jours d'hiver sans aucune lumière du jour.

pu discuter des ressources, des procédures d'intervention, des attentes et des préoccupations de chacun » ajoute-t-il.

Ces exercices sur table sont une occasion permettant aux divers groupes d'en apprendre plus les uns sur les autres et de discuter des scénarios possibles. Mais combien de ces groupes ont-ils l'occasion de mettre en pratique ce qu'ils ont appris peu après la tenue de l'exercice ?

Une démarche intégrée

Si l'on tient compte de la bonne organisation des recherches du gardien de rennes disparu, l'exercice sur table y est pour beaucoup selon M. Larsen.

« En ce qui a trait à cet incident, l'exercice sur table nous a permis d'utiliser une démarche davantage intégrée pour la conduite des recherches puisque nous avions une meilleure connaissance les uns des autres et de nos capacités respectives » dit-il.

Une bonne communication

Avec la tenue des exercices sur table, il est devenu évident qu'une seule rencontre ne permettrait pas d'atteindre réellement les objectifs visés. Les groupes doivent se rencontrer sur une base régulière afin de garantir une bonne communication et doivent poursuivre la formation puisqu'il n'y a pas deux incidents de R-S identiques.

M. Larsen souligne également l'importance de travailler à partir d'un scénario adapté à l'environnement dont il est question.

« Nous avons dû revoir le scénario initial et y faire bon nombre de modifications afin qu'il puisse s'appliquer à notre environnement nordique » explique-t-il.

« Les recherches, ainsi que les exercices de formation, ont un caractère différent dans le nord. Le nombre et le type de ressources disponibles peuvent être très différents de ce que l'on retrouve dans le sud. De plus, les zones de recherches peuvent être beaucoup plus étendues à cause des moyens de transport et de la faible densité de la population. »

Travailler en collaboration

Dans une lettre à M. Claude Auger, organisateur des exercices sur table à Parcs Canada, M. Larsen le remercie de ses efforts pour la tenue de cet exercice.

M. Larsen a également souligné le professionnalisme et la volonté de collaboration du personnel de la GRC, qui ont facilité les recherches.

« L'exercice sur table nous a rapprochés et nous a permis de développer de meilleures relations de travail, c'est bel et bien la volonté de chacun des participants de travailler en collaboration les uns avec les autres qui nous a permis de passer de la théorie à la pratique » explique M. Larsen.

Il souligne également la participation du sergent d'état-major Sid Gray du détachement d'Inuvik et de Jack Krueger, coordinateur de la R-S à la GRC, pour leur travail en coulisse veillant à ce que les ressources soient disponibles pour les recherches.

En ce qui concerne les recherches effectuées pour tenter de retrouver le gardien de rennes disparu, M. Larsen affirme qu'il n'a aucun doute que la mise en commun de ressources constatée est le résultat de l'exercice sur table.

Pour plus de renseignements sur la série d'exercices sur table de Parcs Canada, communiquez avec Claude Auger au (819) 997-0201 ou à *claude.auger@pc.gc.ca* ■

Photo offerte par Parcs Canada

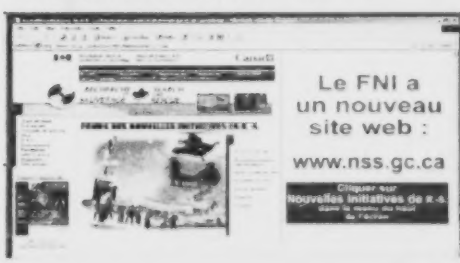
DES FONDS POUR VOTRE PROJET EN RECHERCHE ET SAUVETAGE

Vous ou votre organisation avez probablement de bonnes idées pour rehausser la recherche et le sauvetage au Canada. Vous intéressez-vous à la prévention des cas de recherche et de sauvetage et à l'amélioration des interventions ? Avez-vous besoin de ressources pour accroître vos capacités en recherche et sauvetage ou pour financer des projets ?

Le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage se consacre à la valorisation de la recherche et du sauvetage au Canada. Il est géré par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et est ouvert à la participation des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, du secteur privé, de l'industrie, des universités et des bénévoles.

Les particuliers ou groupes désireux de proposer un projet au financement du FNI doivent être parrainés par un ministère ou groupe fédéral de recherche et de sauvetage ou par une autorité provinciale ou territoriale en la matière. Le FNI contribue au financement de projets qui portent sur au moins une des six catégories prédéterminées. Les propositions présentées sont examinées, classées par ordre de priorité et approuvées en fonction des fonds disponibles.

Les demandes pour l'exercice financier débutant en avril 2005 doivent parvenir aux parrains au plus tard le 1er juillet 2004. Pour en savoir davantage sur le FNI, les parrains, les critères de sélection et la procédure de présentation d'une demande, prière de consulter *Le Guide du FNI* au *www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFGuide_f.asp*, ou téléphoner au 1 800-727-9414. ■



L'Unité marine des Services de police de la région de Peel brise la glace

L'Unité marine et sous-marine des Services de police de la région de Peel est opérationnelle à toute heure du jour. Elle est maintenant équipée pour faire face à toute situation allant du sauvetage sur glace au remorquage.

L'Unité sous-marine de recherche et de sauvetage des Services de police de la région de Peel est située dans la ville de Mississauga, à la marina Lakefront Promenade. La marina est adjacente à la centrale au charbon de Lakeview. La centrale, de par ses activités de production d'électricité, émet de l'eau chaude dans le bassin de la marina qui ne gèle ainsi jamais. Bref, l'Unité marine et sous-marine de R-S a la possibilité d'intervenir rapidement en cas d'urgence maritime hivernale ou estivale dans l'ouest du lac Ontario 7 jours par semaine, 365 jours par année. En 2003, l'Unité est intervenue à la suite de 125 appels de R-S, allant de problèmes mécaniques à de véritables situations de R-S.

L'Unité a été mise sur pied en 1974 et conduisait alors un bateau d'aluminium de 14 pieds. Les patrouilles étaient confinées à la rivière Credit et le manque de formation et de matériel empêchait les agents de répondre de façon sécuritaire aux appels sur le lac Ontario.

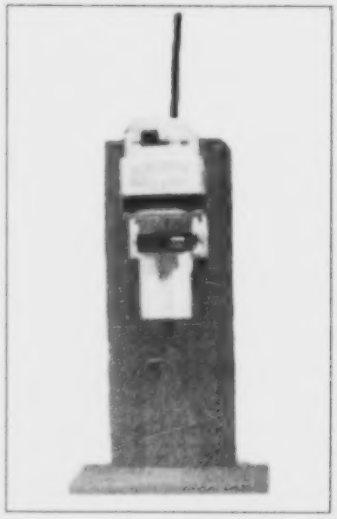
L'Unité a pris de l'ampleur au cours des années, faisant l'acquisition de meilleures embarcations ainsi que de formation et de matériel spécialisés. Pour l'instant, elle se compose de quatre équipes formées de huit agents, un sergent et augmentées de six agents auxiliaires. *Le Marine 1* est une embarcation de dix mètres à coque d'aluminium et à deux moteurs diesel. *Le Marine 2* est une embarcation gonflable à coque rigide de huit mètres, propulsée par deux moteurs hors-bord d'une puissance de 150 chevaux. Ces deux embarcations sont munies de matériel de pointe en matière de navigation, de communications et de R-S.

La formation est intense, comme le souligne le sergent Mark Stafford, chef de l'Unité. Il existe 80 catégories de formation, telles que le cours de base en traumatologie, le sauvetage sur glace, les embarcations rapides de sauvetage, la formation de barreur ainsi que plusieurs cours liés à la R-S. Plusieurs de ces cours sont donnés à l'interne et sont régulièrement mis à niveau. Pendant l'hiver, lorsque les besoins opérationnels sont moins grands, l'accent est mis sur la formation.

L'Unité est responsable de 146 km² sur le lac Ontario. Devant couvrir une zone aussi étendue, l'Unité marine des Services de police de la région de Peel comprend bien l'importance de la collaboration entre les organismes de R-S. Le sergent Stafford, qui dirige l'Unité depuis août 2003, croit qu'il est important d'être préparé pour n'importe quelle catastrophe. L'Unité marine des Services de police de la région de Peel travaille en étroite collaboration avec d'autres unités marines de l'ouest du lac Ontario, y compris celles de Toronto, York, Durham, Hamilton, Halton et Niagara, avec la Garde côtière des États-Unis, les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne à Trenton.

Avec le retour prochain des beaux jours, la saison de navigation de plaisance approche à grands pas et l'Unité maritime des Services de police de la région de Peel est bien préparée afin que le public puisse continuer à pratiquer ses activités nautiques, de plaisance et de pêche, de façon sécuritaire. ■

Questions fréquentes sur l'enregistrement des balises



La journée semble parfaite pour faire un tour d'avion dans les grands espaces isolés du nord de l'Ontario; la météo est bonne et tout se déroule tel que prévu par le plan de vol. Tout à coup, un problème surgit : le moteur cesse de tourner et vous ne réussissez pas à faire quoi que ce soit pour régler la situation.

La piste d'atterrissage la plus proche est encore trop éloignée et vous décidez donc de tenter l'atterrissage dans l'espace découvert le plus proche. Tout se passe en quelques secondes tandis que vous tentez de garder le contrôle de l'appareil.

L'avion s'écrase et l'impact vous fait perdre connaissance. Bien que vous ayez rempli un plan de vol, il se passera encore plusieurs heures avant que vous ne soyez considéré comme en retard. Ce qui vous sauvera ?

L'émetteur de localisation d'urgence (ELT) qui transmet son signal de détresse dès l'impact. Ce signal de balise sera capté par les satellites en orbite faisant partie du système COSPAS-SARSAT qui transmettra vos coordonnées aux autorités de sauvetage.

Depuis sa mise sur pied en 1982, le système satellite COSPAS-SARSAT instauré par le Canada, la France, les États-unis et l'ex-Union Soviétique a permis de sauver plus de 15 000 vies partout au monde.

par Chantal Pétrin

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) gère le Registre canadien des balises de détresse et reçoit un grand nombre de demandes d'information sur l'enregistrement de celles-ci. Voici quelques réponses à des questions fréquentes.

Question : Comment puis-je savoir si ma balise de détresse a un code canadien ?
Réponse : Toutes les balises de détresse ont un code hexadécimal à 15 caractères. Le code des balises canadiennes commence par les trois caractères suivants : A78, A79, 278 ou 279.

Question : Je possède une balise dont le code est américain, mais mon bateau bat pavillon canadien et j'aimerais inscrire ma balise de détresse au registre canadien. Que dois-je faire ?
Réponse : Le Canada ne procède pas à l'enregistrement des balises de détresse ne possédant pas de code canadien. Nous vous suggérons de faire recoder votre balise.

Question : Je viens de faire l'acquisition d'une balise de détresse chez un fabricant. Celle-ci est-elle déjà inscrite au Registre ?
Réponse : Non. Les balises de détresse sont comme les voitures. Lors de l'achat d'une voiture, il est nécessaire de faire enregistrer celle-ci au nom du nouveau propriétaire. Les balises de détresse fonctionnent sur le même principe. Le formulaire d'enregistrement devrait être inclus dans la boîte.

Question : Je viens tout juste d'acheter une balise de détresse d'un propriétaire qui l'avait inscrite au Registre du SNRS. Dois-je l'inscrire à nouveau ?
Réponse : Lors de l'achat d'une voiture usagée, le nouveau propriétaire doit procéder à l'enregistrement de la voiture à son nom, c'est donc un nouvel enregistrement. Nous aurons cependant besoin des renseignements suivants : une lettre signée de l'ancien propriétaire nous donnant la permission

Chantal Pétrin est responsable du Registre des balises de détresse au SNRS

d'effacer du dossier les renseignements relatifs à la balise. De plus, certains renseignements pertinents changeront d'un propriétaire à l'autre (comme la personne avec qui communiquer en cas d'urgence).

Question : Je viens de faire l'acquisition de ma toute première balise de détresse. Pourquoi votre base de données ne me permet-elle pas de procéder à son enregistrement ?
Réponse : Dans notre base de données, vous verrez une ou deux astérisques à côté de chacun des champs obligatoires dans chacune des sections
(renseignements sur le propriétaire, renseignements sur la balise, renseignement sur le bâtiment, personne avec qui communiquer en cas d'urgence). Le système ne vous permettra pas d'aller plus loin tant que vous n'aurez pas rempli ces champs. Vous n'avez pas à remplir le « nom de la société » dans les sections renseignements sur le propriétaire et contact en cas d'urgence. Lorsque vous aurez rempli tous les champs, vous devez cliquer sur « Terminer » pour recevoir votre nom d'utilisateur et votre mot de passe.

Si vous avez toujours des problèmes, nous vous suggérons les options suivantes : téléphonez-nous au 1 800 727-9414 ou envoyez votre formulaire d'enregistrement par télécopieur au (613) 996-3746. Lorsque nous aurons créé votre dossier, vous recevrez une confirmation d'enregis- trement que vous devrez vérifier, signer et nous renvoyer comme confirmation.

Si vous devez faire des changements aux renseignements relatifs à l'enregistrement, rendez-vous en ligne et utilisez le nom d'utilisateur et le mot de passe fournis afin de faire les modifications nécessaires. Le système nous enverra automatiquement un courriel nous informant des modifications et des ajouts que vous avez effectués.

Question : Je suis un citoyen canadien et je visiterai bientôt les États-Unis. Dois-je faire inscrire ma balise de détresse au Registre américain?
Réponse : Non. Si vous avez procédé à l'inscription de votre balise au Registre des balises de détresse du SNRS, vous avez fait ce qu'il fallait pour veiller à votre sécurité où que vous soyez dans le monde. Si votre balise de détresse devait être activée lors d'un incident aux États-Unis ou ailleurs dans le monde, votre signal de balise sera capté par satellite et transmis à des unités de sauvetage.

Le signal transmettra également les renseignements relatifs au pays d'enregistrement, à la personne en détresse et à la personne avec qui communiquer.

Ceci s'applique à toutes les balises de détresse de 406 MHz : les radiobalises maritimes de localisation des sinistres (RLS), les balises de localisation personnelles (BLP) et les émetteurs de localisation d'urgence (ELT).

Veuillez noter : plusieurs personnes oublient d'indiquer avec qui communiquer en cas d'urgence lors de l'enregistrement de leur balise de détresse. N'oubliez pas de fournir ces renseignements, car il pourrait s'agir d'une question de vie ou de mort.

Pour plus de renseignements, téléphonez au 1 800 727-9414 ou visitez le *http://beacons.nss.gc.ca/logon.asp?lang=f* ■

SARSCÈNE 2004

Bienvenue à bord !

13e édition
du congrès SARSCÈNE
Calgary (Alberta)
Du 13 au 16 octobre

Ne manquez pas les Jeux, les démonstrations de R-S, les ateliers pré-congrès, le salon professionnel et le banquet de remise de prix de R-S.

- conférenciers internationaux
- bénévoles
- collaboration entre organismes
- R-S par air, mer et terre
- pratiques exemplaires de prévention
- chiens de R-S
- Fonds des nouvelles initiatives de R-S
- et bien plus !

Inscrivez-vous dès maintenant.

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta.

De la coopØration voici quelques projets

Les cinq projets décrits ici sont appuyés par le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage.

Des radios mobiles à réseau partagé pour les ressources primaires de R-S en Nouvelle Écosse

par Peter Stow

Depuis 2000, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a mis sur pied son système de radios mobiles à commutation automatique de canaux de 800 MHz. Ce système remplace l'ancien réseau de radio VHF et sert maintenant de moyen de communications pour la GRC, l'Organisation de mesures d'urgence, le ministère des Ressources naturelles, les services médicaux d'urgence et la plupart des services de police et d'incendie en Nouvelle-Écosse.

En juin 2003, grâce au financement du FNI du SNRS, on a placé des radios mobiles à réseau partagé (RMRP) à bord de toutes les ressources côtières primaires de R-S maritime. Ces radios permettent des communications directes et sur les lieux des incidents entre les bateaux de sauvetage de la Garde côtière canadienne, les bateaux de sauvetage de la zone côtière et les autres organismes participant à l'intervention de R-S. On a pu voir la grande utilité

Le système de radios mobiles à réseau partagé (RMRP) permet d'améliorer les communications et l'interopérabilité entre les organismes.

de ces radios et on les a par la suite utilisées lors de plusieurs interventions multi-instances de R-S.

Le 24 décembre 2003, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) de Halifax a du prêter main forte à la GRC pour retrouver une personne disparue juste à l'extérieur de Halifax (Nouvelle-Écosse). Le vaisseau de 52 pieds *Sambro* de la Garde côtière canadienne a reçu l'ordre de se rendre dans la zone côtière et de travailler conjointement avec la GRC.

Le système RMRP a permis au *Sambro* et à la GRC (sur la rive) de garder une communication directe et continue, permettant d'améliorer ainsi l'effort coordonné des deux organismes. Avant l'installation du système RMRP, les communications se seraient effectuées à l'aide de téléphones cellulaires ou avec la collaboration de tiers, sur des réseaux radios indépendants. Ces deux moyens de communications présentent des lacunes opérationnelles lors d'interventions de R-S.

L'interopérabilité est un enjeu clé pour tous les organismes de R-S. Grâce au système RMRP de la Nouvelle-Écosse et au SNRS, les communications de R-S entre les bateaux de sauvetage de la Garde côtière canadienne, les bateaux de sauvetage de la zone côtière et les autres organismes participants sont beaucoup plus efficaces.

Projet n° GCC 1/02 ■

Radiométéo diffusera bientôt en Inuktitut

Radiométéo, un projet du Service météorologique du Canada (SMC) financé par le FNI s'apprête à franchir une nouvelle étape : la diffusion en Inuktitut.

Lors de l'installation des premières Radiométéos dans les régions de Cape Dorset, Rankin Inlet et Arviat en juin 2002, on savait que le défi serait de trouver une terminologie météorologique pouvant être comprise en plusieurs dialectes Inuktitut.

Des tests de programmation effectués en novembre 2003 ont permis de veiller à ce que les diffusions en Inuktitut se déroulent

la communication, d'intØrŒt en R-S

bien et les agents d'Environnement Canada espèrent effectuer d'autres tests sous peu.

Radiométéo est un service de diffusion sur bande VHF-FM en opération vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine.

Ce système automatisé diffuse les observations météorologiques les plus récentes, les prévisions destinées au grand public, les prévisions maritimes ainsi que les avertissements pour certaines régions du pays.

Grâce à la diffusion en Inuktitut, le SMC espère donner accès à des prévisions météos à jour à un plus grand pourcentage de la population nordique et réduire ainsi les blessures et décès liés aux conditions météorologiques.

Projet n° EC 1/00 ■

Un nouveau projet de formation améliore la coopération entre instances

La province de Terre-Neuve-et-Labrador améliore l'interopérabilité au sein de la province à l'aide d'un nouveau projet de formation appuyé par la GRC et financé par le FNI. Ce projet, appelé Formation conjointe : policiers-bénévoles *(The Joint Police/Volunteer Training Initiative)*, a été mis sur pied afin de réunir des gens de divers organismes de R-S partout dans la province lors d'une formation intensive de deux semaines.

Créée à l'intention des agents de la GRC, des agents de la Royal Newfoundland Constabulary, des groupes de bénévoles en R-S, des agents de la Garde côtière canadienne, des gardiens de Parcs Canada, des responsables provinciaux de la faune et des chefs de groupes autochtones, cette formation comprend la gestion des recherches, la technologie de gestion des recherches et le système de commandement des interventions.

Non seulement ce projet permettra-t-il de mettre en place une formation de base commune à tous les groupes, mais il renforcera également les liens entre les différents groupes de R-S de la province.

Projet n° GRC 1/03 ■

Photos offertes par le constable Rick Tyefisher de la GRC

Des cours pratiques et théoriques permettront aux participants de se qualifier comme membre bénévole d'équipage de R-S.

Le projet SAR COP forme des bénévoles pour un nouveau rôle en R-S

En Alberta, la GRC a trouvé un moyen novateur pour réagir à la hausse du nombre d'incidents de R-S combinée à une diminution des ressources : former des bénévoles pour qu'ils puissent travailler comme équipage d'aéronef bénévole lors d'interventions de R-S.

La GRC a un mandat provincial pour la recherche et le sauvetage de personnes disparues; ce projet lui permettra de poursuivre en ce sens, malgré la diminution des ressources et l'augmentation des incidents de R-S, en intégrant la participation de bénévoles civils à ce mandat.

Les participants à ce cours suivront une combinaison de formation théorique en classe, de jeux de rôles en tant qu'équipage d'aéronef, de séances de formation pratique et d'orientation sur le vol de jour et de nuit.

On a ajouté à ce projet un nouvel élément de détecteur infrarouge à balayage avant, en vue d'accroître les

capacités partout au pays grâce aux ressources des services de police. À l'aide du financement du FNI, ce projet fera la promotion des partenariats et de la coopération multi-instances.

Puisque l'hélicoptère de la GRC pour les opérations de R-S en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba est basé à Edmonton, la distance à parcourir pour intervenir lors d'un incident est souvent très grande et le temps d'intervention est accru. Avec des observateurs formés et certifiés partout dans ces trois provinces, la rapidité d'intervention et les ressources disponibles s'en trouveront augmentées.

Projet n° GRC 1/01 ■

Photo de Sue Hall

Photos offertes par la Search and Rescue Dog Association of Alberta

La base de données DogSpeak est mise sur pied pour les équipes cynophiles de R-S partout en Ontario

Une nouvelle base de données répertoriant les équipes cynophiles de R-S, sous l'égide des Mesures d'urgence Ontario (MUO), a été mise sur pied pour assurer une meilleure gestion de ces ressources.

La base de données DogSpeak, financée par le FNI, déterminera la disponibilité des équipes cynophiles de R-S, y compris leurs compétences, qualifications, mobilité et emplacement.

Avant la mise en œuvre de ce projet, il n'existait aucun registre central des qualifications et des renseignements de mobilisation pour les chiens et leurs maîtres.

Selon le sergent-chef Larry Bigley de l'Unité canine de la Police provinciale de l'Ontario, cette base de données « fournira des profils précis des spécialités et des certifications de R-S de chacune des équipes canines de la province, selon l'endroit et selon la compétence. »

Une fois mis sur pied en Ontario, ce projet pourra être étendu à l'ensemble du Canada. Idéalement, on pourrait ainsi créer des critères nationaux plus uniformes pour les normes, les évaluations, les stratégies de communication, les protocoles et la tenue de registres touchant les chiens de R-S.

Projet n° ON 3/03 ■

Pour en savoir davantage sur ces projets, la page Web **www.nss.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFreports_f.asp** *permet de rechercher les rapports finaux en fonction de l'exercice financier et du numéro de projet.*

INSCRIVEZ-VOUS
www.opp.ca/programesetservices
Base de données des chiens de R-S
DogSpeak

Ne manquez pas
SARSCÈNE 2004 !
Des tarifs préférentiels avant le 31 août
Inscrivez-vous maintenant !
Du 13 au 16 octobre • Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • sarscene@snrs.gc.ca
Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta.

UN NOUVEAU SYSTÈME MODERNISE LA COORDINATION DES MISSIONS

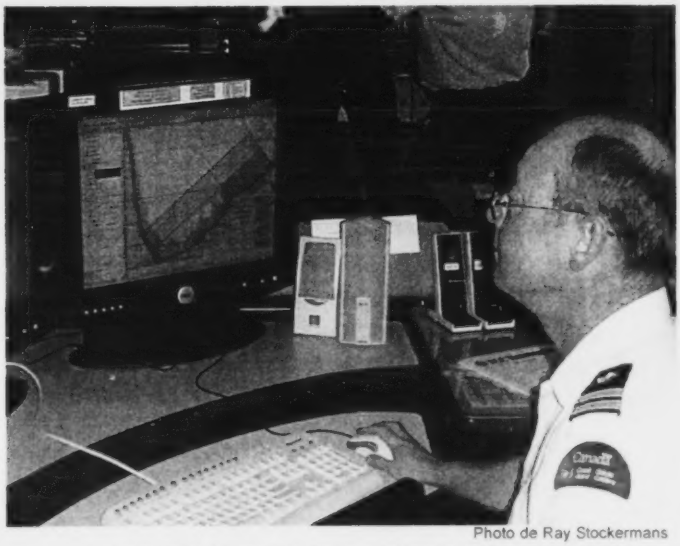


Photo de Ray Stockermans

L'officier Scott Miller de la Garde côtière utilise le nouveau système à la JRCC de Trenton, au cours d'une intervention de R-S

Le système de gestion des missions de R-S mis sur pied par les Forces canadiennes et la Garde côtière cana-dienne améliore la façon dont les centres de coordination de sauvetage contrôlent les services canadiens de R-S.

Le capitaine Rob Mulholland a reçu le prix Agatha Bystram 2003 pour son travail dans la mise au point de ce système. Ce prix annuel souligne le leadership dans la gestion de l'information et a été créé en l'honneur d'Agatha Bystram, pionnière en gestion de l'information du gouvernement fédéral.

Chargé de projet au cours des 12 derniers mois, le capitaine Mulholland et son équipe, en collaboration avec le personnel du Centre de contrôle des opérations du réseau de R-S de Trenton, ont veillé à ce que tous les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ainsi que les ressources primaires de R-S aient accès aux mêmes renseignements afin d'accomplir efficacement leur mission.

Le système de gestion des missions de R-S enregistre, conserve et permet un accès rapide aux renseignements qui permettent de confier la mission aux ressources appropriées en cas d'incident. De plus, il permet de communiquer l'information plus efficacement aux équipes de sauvetage.

Le major Pat McSorley, qui était officier responsable au JRCC Victoria lors de la mise sur pied du système de gestion des mission de R-S, croit que ce système facilite le travail du contrôleur car il met tous les outils nécessaires à sa disposition, en un seul endroit.

Grâce au système de gestion des missions de R-S, le coordonnateur a accès à des outils tels qu'un registre électronique des cas, des renseignements sur l'embarcation disparue ainsi que des rapports d'aperçu.

Dans le passé, une foule de registres papier, de dossiers, de fichiers Rolodex et de cartes marines et aéronautiques étaient nécessaires.

« On conserve ces anciennes méthodes en cas d'urgence, mais la fiabilité du système et des systèmes de secours laissent douter de leur utilisation potentielle » fait remarquer le major McSorley.

Non seulement la gestion de l'information et la communication s'en trouvent-elles améliorées, mais le système jouera un grand rôle dans l'évaluation des futures techniques et procédures en matière de R-S.

Toutes les pièces à la bonne place

« Lorsque l'on est à la recherche d'un aéronef disparu, c'est un peu comme si l'on assemblait les morceaux d'un casse-tête » dit le capitaine Mulholland. « En s'assurant que tous ont accès aux renseignements nécessaires et disponibles, nous veillons à ce qu'ils aient en main les morceaux dont ils ont besoin. »

Roch Carrier, administrateur général de la Bibliothèque national du Canada et président du Conseil des bibliothèques du gouvernement fédéral, qui présentait le prix, a souligné que le capitaine Mulholland devait être félicité pour son dévouement et sa détermination à l'intégration et à la gestion de ce système qui permettra aux services de R-S canadiens de sauver des milliers de vies.

Le système fonctionne vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine, et constitue l'outil principal utilisé par les contrôleurs dans la gestion des opérations de R-S au Canada.

« Le système a fait ses preuves et a permis d'accroître l'efficacité du travail complexe, dynamique et effréné que peut être la coordination des opérations de R-S » conclut le major McSorley. ■

AUXILIO SEMPER — La Garde côtière canadienne 1962-2002

par Derek Smith

Il est toujours difficile, en racontant des faits, de trouver le juste équilibre entre une narration intéressante et la répétition d'éléments. C'est ce défi qu'a relevé Charles Maginley dans *Auxilio Semper*, racontant les activités, la structure et les vaisseaux de la Garde côtière canadienne depuis sa création en 1962.

S'adressant à un public ayant déjà une connaissance de base ou un intérêt dans le domaine, l'auteur a tenté de montrer tous les aspects du travail de la Garde côtière canadienne, ainsi que les réorganisations qui l'ont touchée lors des quarante premières années de son existence.

Deux courts chapitres traitent de l'accroissement du commerce maritime et de la pêche en eaux canadiennes ainsi que de la mise sur pied par le gouvernement des Services civils de la marine afin d'administrer et d'assurer la sécurité de ces activités.

C'est en 1962 que l'on crée ce qui deviendra le grand organisme multifonctionnel que l'on connaît aujourd'hui, en décidant que les vaisseaux du ministère des Transports seraient désormais gérés par une entité séparée, la Garde côtière canadienne. Les chapitres qui suivent donnent une perspective intéressante sur certaines décisions et certains débats qui ont suivi, tout au long de la croissance de la Garde côtière et de sa prise en charge de tâches de plus en plus variées.

Un des aspects intéressants de ce livre est la présence de courtes biographies de quelques personnages importants, tels que le redoutable capitaine Joseph E. Bernier, un marin de l'Arctique sans égal, ainsi que le capitaine Eric Brand et l'amiral Anthony Storrs qui ont contribué grandement aux débuts de la Garde côtière dans les années 60.

L'auteur parle ensuite brièvement de la formation, des multiples ramifications côtières qui forment maintenant la Garde côtière actuelle, de son déplacement du ministère des Transports au ministère des Pêches et Océans, ainsi que des pressions politiques l'ayant touchée. L'auteur y raconte aussi la naissance de la Garde côtière auxiliaire canadienne ainsi que certains des incidents — au dénouement triste ou joyeux — auxquels les deux organismes ont participé, mettant à l'épreuve leurs vaisseaux et leurs équipages.

J'ai apprécié *Auxilio Semper* et, en tant que nouveau venu dans le monde de la R-S au Canada, ce livre m'a permis de mieux comprendre le fonctionnement de la Garde côtière et de la Garde côtière auxiliaire, ainsi que de l'infrastructure côtière s'y rattachant. Ce livre arrive juste à point, alors qu'une réorganisation de la Garde côtière comme organisme de service spécial pouvant être affecté à la sécurité maritime pointe à l'horizon. Je recommande ce livre à tous ceux qui s'intéressent aux services de R-S maritime au Canada. ■

DEREK SMITH EST UN officier de la Garde côtière du Royaume-Uni (Garde côtière de SM) participant à un échange d'une durée de deux ans avec le SNRS. Avant sa venue à Ottawa, M. Smith était l'inspecteur régional des Garde-côtes du sud-est de l'Angleterre, responsable de trois centres de coordination de sauvetage maritime, du Service de trafic maritime du détroit de Dover, de 30 équipes de secours côtières et de diverses unités maritimes et aériennes de R-S. ■

Démarquez-vous à SARSCÈNE 2004

Inscrivez-vous au Jeux de SARSCÈNE le mercredi 13 octobre à Calgary (Alberta)

Formez votre équipe dès aujourd'hui.

www.snrs.gc.ca • 1 800 727-9414 • ***sarscene@snrs.gc.ca***

Présenté conjointement par le Secrétariat national de recherche et sauvetage et l'Association de recherche et sauvetage de l'Alberta.

En souvenir d'un héros — Hommage à Al Banky

par Marie Woodruff

Au début des années 90, la revue SAR*SCÈNE* a publié quelques articles du caporal-chef (et plus tard sergent) Al Banky, technicien en R-S au sein du 442e Escadron à Comox. Quatre de ces articles étaient : « Quand la bulle éclate : la gestion du stress lors d'un incident critique - point de vue d'un initié », « Du sang, de la sueur et des larmes artificielles », « Une mission inchangée — 50 ans de sauvetage » et, mon article préféré, « 672 pirates à la jambe de bois ». Les deux derniers articles ont été publiés en 1997 dans un numéro spécial commémorant 50 années de R-S au sein des Forces canadiennes. Al a également écrit pour d'autres publications, dont *Sentinel*, *Airforce* et le journal de la base des Forces canadiennes de Comox, *Totem Times*.

J'ai toujours apprécié ses articles, qui étaient très informatifs et bien écrits.

J'ai fait la connaissance du sgt Banky en 1998, lorsque j'étais agente administrative pour l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et qu'il était affecté au Centre de coordination de sauvetage de Victoria. La même année, il a pris sa retraite et s'est joint au Service de police de Victoria pour devenir par la suite officier d'état-major de l'escadron Sidney Air Cadet. En juin 2003, devenu lieutenant, il a reçu la Médaille du jubilé d'or de la Reine.

Al est décédé d'un infarctus le 11 octobre 2003, à l'âge de 39 ans. Près de 1 000 personnes étaient présentes aux funérailles, malgré la pluie torrentielle.

J'ai assisté aux funérailles et à la réception qui a suivi où ses amis, sa famille et ses collègues ont pris le temps d'échanger certaines de leurs histoires préférées à son sujet.

Plusieurs de ses collègues de R-S étaient présents et j'ai été impressionnée de voir, épinglées sur divers uniformes, une Croix du service méritoire, une Mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense, une Mention élogieuse du commandant en chef à l'intention des unités, une Médaille du service méritoire et au moins trois Médailles de la bravoure. Ces médailles sont des symboles tangibles de l'appréciation de la nation pour les actions héroïques de ces gens, bien qu'une grande part de leur travail reste toujours dans l'ombre.

Un des meilleurs amis du sgt Banky était le sgt Dale Robillard, instructeur à l'École de recherche et de

sauvetage des Forces canadiennes. Après lui avoir montré un poème que j'avais écrit après l'écrasement du Labrador 305, le sgt Robillard m'a convaincue de le lire lors du rassemblement. C'est ce que j'ai fait et le poème a été bien reçu. Plus tard, en parlant à Dale, je lui ai confié que je me sentais un peu mal à l'aise d'être parmi tant de professionnels de la R-S. Je n'étais, après tout, qu'une bénévole. Mais il n'était pas d'accord : il m'a dit que les bénévoles sont aussi importants que les « professionnels rémunérés ». Nous avons tous, en travaillant conjointement, un rôle fondamental dans le succès des missions de R-S — pour sauver des vies.

Un travail d'équipe

Les membres de l'ACRSA reçoivent la même formation d'observateur que les membres des Forces canadiennes. La tâche qui leur incombe est très exigeante mentalement puisqu'elle requiert un niveau de concentration extrêmement élevé, pour des périodes continues de 20 minutes chacune. On survole la zone de recherches, examinant le sol, la mer ou la côte à la recherche d'un signe ou d'un signal.

On doit encore secourir le blessé et celui-ci aura certainement besoin d'attention médicale, mais la mission est déjà à moitié complétée, et les techniciens de R-S et autres équipages d'aéronef sont alors plus alertes et mieux préparés que s'ils avaient dû procéder à toutes les recherches eux-mêmes.

Au cours des dernières années, l'ACRSA a fait partie intégrante du SAREX annuel et des compétitions de R-S des Forces canadiennes, ce qui, je crois, souligne notre valeur. Je suis fière d'en faire partie et les mots du sgt Robillard m'ont vraiment fait sentir que j'appartenais à une grande équipe. ■

Marie Woodruff est affiliée au secteur équipage/QG des recherches/administration du programme provincial des mesures d'urgence (air) de la Colombie-Britannique, ACRSA zone de l'île de Vancouver, Victoria (C.-B.).

Comprendre les dangers du GIVRAGE D'AÉRONEF

La pluie verglaçante rend les conditions routières très mauvaises, mais qu'arrive-t-il lorsque l'on est face à des précipitations verglaçantes pendant une activité aérienne ?

Cette combinaison crée de sérieux problèmes que le Service météorologique du Canada (SMC) d'Environnement Canada a étudiés pendant quatre mois.

De novembre 2003 à février 2004, le SMC était l'un des organismes à la tête d'une grande étude nord-américaine visant à mieux comprendre le givrage des aéronefs et les risques des conditions hivernales.

Le givrage des aéronefs a lieu lorsque ces derniers rencontrent des précipitations verglaçantes ou des gouttelettes nuageuses d'une température inférieure à 0 °C. La glace peut s'accumuler sur les ailes, la queue et le pare-brise, créant ainsi des conditions de vol dangereuses.

Le givrage est responsable d'en moyenne 30 décès et 14 blessures aux États-Unis chaque année. Les statistiques canadiennes rapportent une moyenne de 50 victimes par année.

Un aéronef peut se trouver dans des conditions de givrage dangereuses si la température est inférieure à 0 °C et qu'il y a présence de gouttelettes nuageuses ou de précipitations verglaçantes.

Cinq avions de recherche

L'étude de trois millions de dollars, financée en partie par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, s'est déroulée près de l'aéroport Mirabel à Montréal puisque les précipitations verglaçantes y sont très fréquentes — de 50 à 75 heures par année — et parce que cette région à proximité des Grands Lacs voit un important volume de circulation aérienne. En Amérique du Nord, seule la province de Terre-Neuve-et-Labrador a plus de précipitations verglaçantes, soit 150 heures par année.

Aux fins de l'étude, on a fait décoller cinq avions de recherche à partir d'Ottawa (Ontario), Cleveland (Ohio) et Bangor (Maine) dans les conditions de tempête afin qu'ils recueillent des données sur ces conditions à partir d'altitudes différentes lors de leur vol vers Montréal.

L'étude s'est servie des données recueillies en vol et au sol. Ces renseignements aideront les chercheurs à mieux comprendre les formations météorologiques, y compris les endroits où les précipitations verglaçantes sont plus fréquentes et pourquoi il en est ainsi.

Accumulation de glace

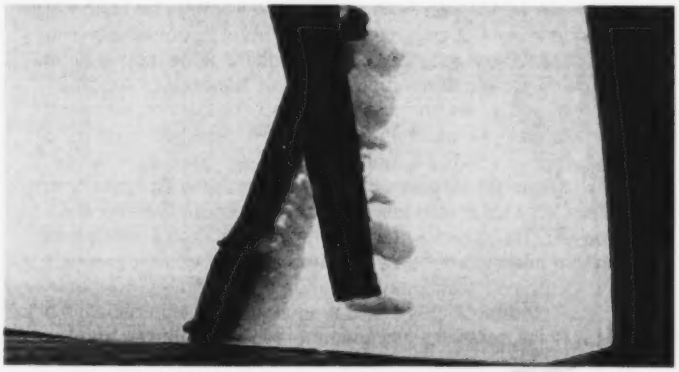
George Isaac, Ph.D., chercheur principal de la physique des nuages au SMC, a prononcé une conférence sur le givrage des aéronefs au congrès SAR*SCÈNE* 2003. Il a souligné l'importance de cette étude et fait remarquer que la plupart des accidents se produisent dans l'aviation privée et non dans l'aviation commerciale.

Le givrage des aéronefs est un problème de grande importance mais les accidents ne sont pas nécessairement causés par l'accumulation de glace. Même une petite quantité de glace, selon lui, peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote. De plus, les pilotes doivent s'assurer que leur aéronef est certifié pour le vol en conditions de givrage.

M. Isaac a également insisté sur la nécessité d'améliorer les méthodes actuelles de prévision du givrage. Comme il est difficile de faire de telles prévisions, la tendance est à la prudence et les zones prévues de dangers possibles sont souvent plus vastes qu'il est nécessaire. Les modèles numériques de prévisions météorologiques ont toutefois connu des améliorations significatives qui aideront à résoudre ce problème.

Idéalement, cette étude permettra d'améliorer la sécurité des voyages aériens grâce à de meilleures prévisions et à une meilleure détection des risques reliés aux conditions météorologiques hivernales.

Les autres partenaires canadiens de cette étude sont Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, le Centre de recherche sur les communications, l'Université McGill et l'Université Trent. Les grands partenaires américains sont la National Oceanographic and Atmospheric Association, la National Science Foundation et la Federal Aviation Administration. ■



Même une petite quantité de glace peut réduire le rendement de l'aéronef et réduire les capacités de manœuvre du pilote.